

Čedomir Dundović\*  
Dušan Rudić\*\*

ISSN 0469-6255  
(133-143)

## MORSKO GOSPODARSTVO

### MORSKE LUKE I MORSKO BRODARSTVO PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE – POSTOJEĆE STANJE I RAZVOJNE KONCEPCIJE

*Maritime ports and maritime shipping  
industry of Primorje – Gorski kotar –  
County present situation and development  
concept*

UDK 656.61.339.5](497.5-35 Rijeka)

Izvorni znanstveni rad  
Original scientific paper

#### Sažetak

Temeljni je cilj ovoj znanstvenoj raspravi istražiti značaj, postojeće uvjete poslovanja i konkurentnost riječke luke i morskog brodarstva u Primorsko-goranskoj županiji. Na osnovi analiziranih podataka, autori istražuju utjecaj europske prometne politike i prometnih koridora na razvitak ključnih pomorsko-gospodarskih djelatnosti. U radu se posebno ističe međuzavisnost razvitka morskog brodarstva i morskih luka u kontekstu bržeg i uspješnijeg razvitka ovih djelatnosti. Posebna pozornost autorâ usmjerena je na analizu utjecaja državne politike i lokalne samouprave na razvitak morskih luka i morskog brodarstva u Primorsko-goranskoj županiji. Na temelju dobivenih spoznaja utvrđuju se mjere državne politike koje trebaju poticati napredak ovih ključnih pomorsko-gospodarskih djelatnosti.

Po svojim obilježjima, primijenjenoj metodologiji i rezultatima istraživanja dobivene spoznaje predstavljaju kvalitetna polazišta za razvitak pomorskih i prometnih djelatnosti Republike Hrvatske.

Ključne riječi: luka, brodarstvo, riječka luka, sjevernojadranske luke, europska prometna politika, riječki prometni smjer, koncepcije razvoja.

#### Summary

The major objective of this scientific paper is to look into the significance and character of the circumstances presently affecting the operation and competitiveness of the port of Rijeka as well as the complete shipping industry within Primorje Gorski kotar County.

\* prof. dr. sc. Čedomir Dundović, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka

\*\* dr. sc. Dušan Rudić, Veleučilište u Rijeci, Rijeka

On the basis of the analysed data, authors have examined the impact of European traffic policy and transportation routes upon the development of key activities within the maritime and commercial industries. Special emphasis has been put upon the interdependence in the development of maritime industry and sea ports within the context of faster and more efficient development of these activities. With particular attention authors have analyzed the impact of national and local self-management policies upon the development of sea ports and maritime industry within the County. Based on the results obtained, there are appropriate national policy measures to be subsequently determined in order to stimulate the development of these key activities within the maritime trade and commerce as a whole.

Owing to the features, methodology applied, and results obtained, the new understanding represent good starting points for the development of shipping and transportation industries in the Republic of Croatia.

Key words: port, shipping industry, the port of Rijeka, the North Adriatic ports, European traffic policy, the Rijeka transportation route, development concepts.

#### 1. Uvod

##### Introduction

Morske su luke ključni podsustav pomorskog i prometnog sustava, akcelerator prometnih tokova i razvitka brojnih gospodarskih djelatnosti u zemlji. Luke su i zbirno mjesto u koje se slijeva promet sa svih prometnih smjerova i prijevoznih sredstava. Ne pripadaju ni jednoj prometnoj grani, već su unutar pomorskog i prometnog sustava čimbenik o kojemu ovisi učinkovito funkcioniranje

svih ostalih sudionika.<sup>1</sup> Luke su javne institucije, ali i gospodarski subjekti koji posluju prema osnovnim tehnološkim i ekonomskim načelima radi pružanja odgovarajućih usluga i širenja gospodarskih djelatnosti. Suvremene luke imaju nekoliko bitnih obilježja koja se pojavljuju kao opća tendencija u razvitku gotovo svih svjetskih luka, a to su: koncentracija prometa na manji broj većih luka, koncentracija različitih tehnoloških i ekonomskih funkcija u luci, težnja za većom dodatnom vrijednošću ( oplemenjivanjem i doradom roba), osuvremenjivanje prometnih veza sa zaleđem i veća autonomnost u upravljanju lukom.

Morsko je brodarstvo gospodarstvena djelatnost kojoj je svrha organizirati prijevoz putnika i robe morem. Ono se može promatrati kao cjelovita djelatnost ili kao pojedine podvrste te djelatnosti (teretno, putničko, linijsko, slobodno, tankersko i dr.). Nositelj djelatnosti morskog brodarstva je brodari. U suvremenim uvjetima brodari se ne ograničuju samo na organizaciju prijevoza i pomorsko-prijevozne djelatnosti već organiziraju i prekrcajne, agencijske i otpremničke djelatnosti u lukama. Linijski brodari koji pružaju globalne linijske servise imaju iznimno važnu ulogu u privlačenju tereta i razvitku morskih luka. Sustavnim poticajnim i organizacijskim mjerama pomorska država može utjecati na brojne druge prometne i gospodarske djelatnosti. Takvim poticajnim pristupom, kroz povećanje prometa, drugi prometni subjekti (željeznica, lučke uprave, lučka trgovačka društva, brodogradilišta, agenti, špediteri, cestovni prijevoznici i dr.) mogu ostvariti dodatne godišnje prihode koji premašuju iznose potrebnog subvencioniranja linijskog brodarstva.

## 2. Uloga Luke Rijeka u prometnom i gospodarskom razvitku Republike Hrvatske, Primorsko-goranske županije i grada Rijeke

### *The role of the Port of Rijeka within the Republic of Croatia, Primorje-Gorski kotar County and the city of Rijeka transport and economic development*

Zakonska regulativa RH (Pomorski zakonik/1994. i Zakon o morskim lukama/1995.) razvrstala je riječku luku u luku od osobitog međunarodnog i gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku, i dodijelila joj je status luke otvorene za međunarodni javni promet. Lučko zemljište postalo je pomorsko dobro.

Luka Rijeka d.d. je trgovačko društvo za usluge u pomorskom prometu, za lučke usluge, skladištenje i špediciju. Od rujna 2000. na osnovi koncesijskog ugovora obavlja svoju gospodarsku djelatnost na području riječkog pomorskog dobra.

Svaka prekrcana tona tereta u riječkoj luci donosi prihod brojnim poslovnim subjektima. Od prekrcaja jednog 40-stopnog kontejnera Luka Rijeka d.d. zarađuje 100 USD, a brodari, kopneni prijevoznici, špediteri, agenti, carina, policija i dr. 11 puta više.<sup>2</sup> Posredno prihod od prekrcaja ostvaruju i ceste, autoceste, INA, trgovina i ugostiteljstvo. Temeljem komunalnih naknada, doprinosa i poreza, prihode ostvaruju lokalna i državna uprava.

Ukupni promet riječke luke (u razdoblju od 1995. do 2004.) koji obuhvaća prekrcaj suhih tereta može se vidjeti iz tablice 1.

**Tablica 1. Promet riječke luke po strukturi suhih tereta (u tonama) za razdoblje od 1995. do 2004. godine.**  
**Table 1. The Port of Rijeka Turnover by the dry cargo structure 1995. – 2004. (in tons)**

Godina	UKUPNI PROMET	GENERALNI TERET	RASUTI TERET	DRVO
1995.	3.705.033	990.771	2.562.943	151.319
1996.	2.309.281	682.976	1.488.252	138.053
1997.	2.523.581	702.732	1.686.585	134.264
1998.	3.288.377	620.076	2.526.207	142.094
1999.	2.545.747	726.097	1.683.546	136.104
2000.	2.564.133	795.399	1.603.483	165.251
2001.	2.908.230	831.951	1.925.659	150.620
2002.	2.726.012	791.239	1.733.067	201.706
2003.	3.557.206	1.061.748	2.327.629	167.829
2004.	4.654.698	1.392.089	3.080.723	181.886

Izvor: Lučka uprava Rijeka  
Source: Port of Rijeka authority

<sup>1</sup> Č. Dundović, B. Kesić, *Tehnologija i organizacija luka*, sveučilišni udžbenik, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001, str. 9.

<sup>2</sup> Č. Dundović, N. Grubišić, "Influence of Port Policy on the Development of Croatian Ports", *Promet*, Vol. 14, br. 2, 2002.

Analizom pokazatelja iz tablice 1. razvidno je smanjenje prometa tereta u riječkoj luci između 1995. i 1999. godine, od 3,7 na 2,5 milijuna tona. Od 2000. godine bilježi se blagi, ali stalni porast prometa, koji je 2004. godine iznosio 4,6 milijuna tona. Dugoročnim i srednjoročnim planovima predviđa se daljnji porast prometa u sljedećem razdoblju.

**Tablica 2. Promet kontejnera u Luci Rijeka u razdoblju 1990. – 2004. godine**

**Table 2. Container turnover at the Port of Rijeka 1990 – 2004.**

GODINA	TONA	TEU	TONA/TEU
1990.	403.083	50.282	8,02
1991.	304.239	41.729	7,29
1992.	350.842	47.953	7,32
1993.	365.025	49.913	7,31
1994.	297.724	46.516	6,40
1995.	244.670	43.705	5,60
1996.	188.399	29.492	6,39
1997.	132.000	15.858	8,32
1998.	82.000	12.182	6,73
1999.	66.524	10.134	6,56
2000.	92.084	14.500	6,35
2001.	115.606	17.852	6,48
2002.	137.860	18.078	7,63
2003.	249.939	28.298	8,83
2004.	510.000	60.000	8,50

Izvor: Lučka uprava Rijeka

Source: Port of Rijeka authority

Zbog značenja kontejnerizacije na određenom prometnom smjeru te dostignute razine funkcioniranja kontejnerskog terminala u riječkoj luci, u tablici 2. prikazan je promet kontejnera u razdoblju 1990. – 2004. godine.

Analizom podataka iz tablice 2. može se utvrditi stalan pad prometa kontejnera u riječkoj luci od 1990. do 1999. godine, kada je on bio najmanji i iznosio je 10.134 TEU-a. Uzroci su bili ratni rizici i tehnološka stagnacija kontejnerskog terminala u Rijeci te neadekvatna povezanost riječke luke sa zaleđem. Nakon 1999. godine započinje tehnološka i organizacijska modernizacija kontejnerskog terminala a rezultat je toga i porast prometa kontejnera - već 2004. godine 60.000 TEU,<sup>3</sup> što najbolje pokazuje značenje riječke luke u sustavu kontejnerizacije i afirmira luku Rijeka kao najznačajniju logističku i prometnu točku ukupnoga prometnog sustava RH.

Osim prometa suhih tereta i kontejnera značajno je istaknuti i godišnji promet tekućih tereta (nafta) na terminalu Omišalj, koji zadnjih godina iznosi oko 6,5 milijuna tona.

## 2.1. Konkurentnost Luke Rijeka na tržištu sjevernojadranskih luka

### *The Port of Rijeka competitiveness on the North Adriatic port traffic market*

Sjevernoistočnojadranskim područjem ("**North East Adriatic Range**" - **NEAR**) dominiraju tri važnije luke: Kopar, Trst i Rijeka.

Prosječna godišnja stopa rasta pomorskog prometa unutar NEAR-a iznosi 2,8%. Do 1990. Luka Rijeka bila je važan prometni čimbenik unutar NEAR-tržišta s količinom prekrcanja od 35% (gotovo na razini luke Trst). Krajem 90-ih godina na tržištu se dogodila velika promjena u udjelima. Udio Luke Rijeka od 1990. do 2000. godine pao je na manje od 12%. Procesom revitalizacije tvrtke i modernizacijom lučke infra i supra-strukture njezin je udio u 2004. povećan na oko 18,5% (4,6 milijuna tona tereta) pa je tako dosegao i premašio promet iz ranih 90-ih. Daljnjim procesom tehnološke i organizacijske modernizacije luke i pratećih prometnih čimbenika u RH, moguće je nastaviti uspostavljeni pozitivni trend. Osnovna pretpostavka za povećanje konkurentnosti je usklađivanje kvalitete, brzine i cijene svih prometnih subjekata koji sudjeluju u realizaciji prometne usluge.

## 2.2. Utjecaj lokalne samouprave na funkcioniranje i razvitak Luke Rijeka

### *The local self-administration impact upon the Port of Rijeka*

Luka Rijeka d.d. po osnovi koncesijskog ugovora plaća koncesijsku naknadu za gospodarsko korištenje pomorskim dobrom. Istodobno, jedinica lokalne samouprave (Grad Rijeka) Luci Rijeka naplaćuje komunalnu naknadu. Diskutabilno je pritom je li riječ o dvije istovrsne naknade? S tim u vezi mišljenja su podijeljena, čak i na razini sudbenih organa RH.

Troškovi komunalne naknade za Luku Rijeka iznimno su visoki. Primjerice, Luka Kopar na dvostruko većoj površini plaća dvostruko manju komunalnu naknadu. Prilikom formiranja obveze komunalne naknade, lokalna samouprava nije imala "sluha" za pravno-gospodarske promjene koje su se dogodile u Luci Rijeka. Na smanjenje prihoda trgovačkog društva Luka Rijeka d.d. posebno su utjecali sljedeći čimbenici:

a) Pogon Plovni objekti izdvojio se 1992. iz Luke Rijeka te je registrirano zasebno dioničko društvo JPS. Time je Luka Rijeka izgubila prihod od tegljenja na području riječke luke.

b) Pretvorbom Luka Rijeka d.d. je nositelj prvenstvene koncesije. Plaća koncesijsku naknadu, „naslijeđenu“ komunalnu naknadu, a istodobno je izgubila prihod od preostalih troškova pri otpremi broda („disbursement account“).

c) Jedinice lokalne samouprave sudjeluju u vlasništvu velikih europskih luka, što nije tako u Luci Rijeka. To je zasigurno jedan od razloga čestim sukobljavanjima vodećih ljudi Grada i Luke Rijeka d.d.

<sup>3</sup> Prema podacima Luka Rijeka d.d.

U posljednje vrijeme pojavilo se i nekoliko dodatnih problema u odnosima Luke Rijeka d.d. i Grada Rijeka, od kojih je za razvoj luke najvažniji:

**Izgradnja Ceste D-404.** Trasa nove spojne ceste planirana je tako da prolazi sredinom lučkog područja na kojem ima koncesiju Luka Rijeka d.d. do 2012. godine. Na prostoru buduće trase ceste D-404 prekrca se i skladišti tvrdo drvo (hrvatski izvoz i tranzit), meko drvo (austrijski tranzit), kameni blokovi (hrvatski uvoz i tranzit). Luka Rijeka d.d. na tom prostoru ostvaruje znatne prihode. Od toga prometa prihode ostvaruju i drugi poslovni subjekti. Važno je istaknuti da je u pretvorbi u temeljni kapital Društva uknjiženo 156 milijuna kuna *goodwill*, što znači i vrijednost koncesije na tom području. Za dionicu Ceste D-404 ključna su tri objekta: tunel, vijadukt i cesta preko postojeće željezničke prometnice, te most preko Rječine. Stav je Luke Rijeka d.d. da nije nužno iseljavati lučku djelatnost prije nego se završe ta tri ključna objekta.

### 3. Utjecaj europske prometne politike i prometnih koridora na razvitak Luke Rijeka

#### *The European transport policy and transport corridors influencing the Port of Rijeka development*

Morske su luke ključni segment u razvitku prometa i gospodarstva pomorske zemlje. Tendencija širenja europskog tržišta prema Aziji i Africi reafirmirala je značenje sjevernojadranskog prometnog koridora, koji je u pomorskom prijevozu 2.300 NM kraći od onoga preko sjevernoeuropskih i baltičkih luka.

Položaj, pomorska tradicija i blizina europskog tržišta s tradicionalno velikom prekomorskom robnom razmjenom, izdvojili su riječku luku i pripadajući kopneno-pomorski prometni smjer iz nacionalnih okvira. Afirmacija riječke luke kao glavne tranzitne luke prvim susjedima: Mađarskoj, Slovačkoj, Češkoj, Austriji i drugim podunavskim zemljama, na prometnom koridoru prema Mediteranu, Bliskom i Dalekom istoku i Africi moguća je uz dobru prometnu povezanost kopnom i morem.

**Paneuropski transportni koridori** (*Pan-European Transport Areas – PETRA*) obuhvaćaju najvažnije morske luke i pomorske smjerove i nadovezuju se na postojeće kopnene koridore. Definirana su četiri **PETRA-koridora**: zona Sjevernog mora, Barentsova mora i sjevernog Baltika, crnomorski bazen, Jadransko i Jonsko more te mediteranski bazen. Sjedinjavanjem navedenih paneuropskih pomorskih i kopnenih koridora, cijela se Europa od Atlantika do Urala, uključujući i mediteranske zemlje, povezuje u jedinstvenu ekonomsku i transportnu zonu s više od milijardu stanovnika.

**Kroz Hrvatsku prolaze tri paneuropska koridora – ogranci B i C koridora V. i koridori VII. i X.**

Najznačajniji i najdominantniji prijelaz prometnog koridora između srednjoeuropskog, panonskog i jadranskog prostora, s prirodno najkraćom prometnom

vezom usmjerenom prema najvećoj hrvatskoj luci je ogranak V/B (Rijeka - Zagreb - Budimpešta). Ovaj prometni smjer počinje i završava s Lukom Rijeka.

Cestovni i željeznički čvor Rijeka integrirani su u strateške državne ciljeve i prometne prioritete, pa se prometna infrastruktura u zaleđu riječke luke iz dana u dan mijenja. Suvremenim prometnicama preko paneuropskog V. i X. koridora riječka će se luka u bliskoj budućnosti potpuno integrirati u prometni sustav Europe. Za razvitak riječke luke od posebnog je značenja izgradnja cestovne infrastrukture:

a) **Autocesta Rijeka - Zagreb** okosnica je hrvatske autocestovne mreže, i od vitalnog je značenja za riječku luku.

b) **Riječki cestovni prometni čvor** s rokom izgradnje do 2006. - ukupne dužine od 28,4 km - krajnji je cilj integracije gradske, prigradske, industrijske i lučke zone u povezanu prometnu cjelinu.

c) **Spojne ceste D-404 i D-403** "naslonjene" na riječku zaobilaznicu - spoj su luke na prometne tokove prema zapadnoj, srednjoj i istočnoj Europi.

d) **Autocesta Rijeka – Rupa**, ukupne dužine od 14,5 km – poveznica je hrvatskih autocestovnih prometnica.

e) **Jadransko-jonska autocesta** - protezat će se od Trsta do Kalamate, ukupne dužine od 1.200 km, a spajat će, duž jadranske obale, Italiju i Grčku. Jadransko-jonska inicijativa planira tijesnu međusobnu regionalnu gospodarsku suradnju najmanje osam država.

### 4. "Rijeka Gateway Project"

#### *The Rijeka Gate Way Project*

Najprestižniji razvojni projekt riječke luke je "Rijeka Gateway Projekt", zasnovan na ugovoru i zajmu Svjetske banke, a potiče izgradnju i razvitak cestovne i lučke infrastrukture (tablica 3.).

**Cestovna komponenta** - uključuje:

- poboljšanje upravljačkih sposobnosti Hrvatskih cesta; primjenu upravljanja kolnicima i mostovima,
- tehničku pomoć HAC-u za dobivanje certifikata ISO 9002,
- ugradnju probne fiksne vage za pripremu studije osovinskog opterećenja i sprječavanje pretjeranog oštećenja nacionalne cestovne mreže,
- uklanjanje 30 „crnih točaka“ na cestovnoj mreži,
- sanaciju dviju dionica krčkog mosta,
- izgradnju istočne dionice riječke zaobilaznice Orehovica – Sv. Kuzam s četiri prometna traka, ukupne dužine od 6,5 km,
- spojnu cestu D 404 Draga - terminal Brajdica ukupne dužine od 4 km. Gospodarsko značenje Projekta obuhvaća izravnu i neizravnu gospo-

darsku korist, te socijalnu i ekološku korist koja se odnosi na šire slojeve stanovništva.

**Tablica 3. Struktura raspodjele sredstava "Rijeka Gateway Projecta"**

**Table 3. The «Rijeka Gateway Project» assets distribution**

Komponenta	Indikativni troškovi (u mil. USD)	Financira Svjetska banka (u mil. USD)
A – Restrukturiranje i modernizacija luke	75,10	50,20
B – Razvoj graničnog područja između luke i grada	43,20	24,60
C – Poboljšanje međunarodnih cesta	144,80	78,70
D – Odobrena sredstva za pripremu projekta (predzajam)	1,50	1,50
Ukupna sredstva	264,60	155,00

Izvor: Lučka uprava Rijeka

Source: Port of Rijeka authority

#### Lučka komponenta - uključuje:

- radove na sanaciji infrastrukture u zapadnom dijelu riječke luke: rušenje višekratnih skladišta (iznimka dva skladišta povijesne vrijednosti),
- radove na suprastrukturi,
- sanaciju Bečkog pristaništa,
- izgradnju Zagrebačkog pristaništa,
- doprinos ekonomiji znanja i pomoć u razvoju i povećanju sigurnosti prometa: sustav upravljanja prometa plovilima (radarski sustav za identifikaciju i nadzor kretanja brodova – VTMS),
- opremu za zaštitu okoliša,
- kupnju mobilne dizalice većeg kapaciteta,
- pomoć privatizacijskog savjetnika u provedbi poslovnog plana Luke Rijeka: organizacija poslovanja, osnivanje profitnih centara/terminala, daljnja transformacija u tvrtke-kćeri, privatizacija matične tvrtke i dr.,
- financiranje i uvođenje odgovarajućeg sustava upravljanja financijama,
- program zbrinjavanja radnika Luke Rijeka d.d.,
- savjetodavnu pomoć vezanu uz prioritetu koncesiju: utvrđivanje i kontrola općih i ugovorenih ciljeva (količina prometa, radni učinak, kvaliteta itd.); odnos lučke uprave i koncesionara u održavanju i razvoju opreme, podgradnje/nadgradnje; produljenje koncesije

radi omogućivanja novih investicijskih planova; lučke tarife, naknade za rasvjetu, kontrola radnog učinka,

- financiranje konzultanata za modernizaciju upravljanja, nacrt ugovora za građevinske radove, priprema BOT-ugovora za daljnje proširenje Zagrebačkog pristaništa i izgradnju ceste D404, nadzor građevinskih radova,
- sustav razmjene podataka elektroničkim putem (EDI) koji povezuje lučku administraciju i korisnike lučkih usluga.

#### 4.1. Usklađenost razvitka grada Rijeke i njegove luke

##### *The city of Rijeka and the Port of Rijeka development coordination*

U 2003. godini potpisan je ugovor o zajmu od 155 milijuna USD koji je Svjetska banka odobrila Vladi RH. Zajmoprimci su Lučka uprava Rijeka, Hrvatske ceste i Hrvatske autoceste. Lučka uprava Rijeka, Luka Rijeka d.d. i Grad Rijeka su partneri u realizaciji dijela planiranih investicija. Iznimno su važni projekti koji se odnose na modernizaciju postojećih i proširenje novih lučkih terminala, ali su za Grad Rijeku posebno značajni projekti tzv. *waterfronta* koji podrazumijevaju otvaranje središnjeg dijela lučkog bazena u komercijalne svrhe, te pristup građana i posjetitelja tom dijelu obalnog prostora. To znači da će putnički terminal, južni dio Delte i luka Porto Baroš biti drugačije prostorno i urbanistički riješeni poradi cjelodnevnog pristupa građana tim dijelovima luke.

Grad Rijeka, Lučka uprava Rijeka i Luka Rijeka d.d. potpisnici su Sporazuma o suradnji, radi zajedničkoga sudjelovanja u realizaciji "Rijeka Gateway Projekta", kojim se financiraju pripremni radovi u području Delte i Porto Baroša i izgradnja putničkog terminala duž riječkog lukobrana. Potpisnici Sporazuma preuzeli su obvezu međusobne suradnje, pomoći i podrške u svim aktivnostima povezanim s realizacijom projekta, kojemu je značenje višeznačno: Luci Rijeka donosi rekonstrukciju i razvoj prometnog smjera, a Gradu Rijeci podupire razvoj urbane sredine.

#### 4.2. Razvoj i značenje slobodnih zona na području Luke Rijeka

##### *The free zones development and importance within the Port of Rijeka area*

Slobodna zona Luke Rijeka sastoji se od tri teritorijalno odvojena dijela: lučkog bazena Rijeka s kontejnerskim terminalom, skladišnog kompleksa Škrlevo i lučkog bazena Raša. **Osnovne prednosti rada u zoni su:** oslobođanje od plaćanja carine i PDV-a za uvoz opreme kojom se koristi u zoni, oslobođanje od plaćanja carine i PDV-a na robu smještenu u zoni, neograničen rok ležanja robe u zoni, oslobođanje od plaćanja poreza na dobit, osim poreza na plaće, i dr. Korisnik zone koji gradi ili sudjeluje u izgradnji

infrastrukturnih objekata u zoni u iznosu većem od 1.000.000,00 kuna oslobođen je od plaćanja poreza na dobit ostvarenu u zoni u prvih 5 godina poslovanja. Svi ostali korisnici zone plaćaju 50% propisane stope poreza na dobit ostvarenu u zoni.

**Luka Rijeka d.d.** pruža sljedeće usluge u slobodnoj zoni:

- vodi evidenciju robe za korisnika zone,
- osigurava obavljanje svih usluga (špediterskih, pravnih, kadrovskih); korisnik plaća troškove manipulacije, iz čega se namiruju špediterske usluge (ovisno o robi kreću se od 1 USD nadalje, a troškovi manipulacije, ovisno o robi, kreću se od 5-6 do 25 USD po toni),
- osigurava obavljanje manipulacija i dorada na robi bez plaćanja pristojba (carina i PDV) sve dok roba ne izlazi na hrvatsko tržište. Ako je namijenjena izvozu, roba je oslobođena od svih davanja uz obvezu vođenja evidencije i podnošenja carinskih dokumenata.

#### 4.3. Usklađenost zakonske regulative s potrebama razvoja riječke luke

##### *Statutory regulations and the Port of Rijeka development requirements*

Modernizacijom tehnoloških kapaciteta i prometne infrastrukture „odrađene“ su najvažnije odrednice u strategiji razvoja riječke luke. S orijentacijom prema izrazitim europskim načelima lučke politike, pred hrvatskim lukama, pa tako i riječkom, „stoji“ proces privatizacije.

U proteklih deset godina utemeljene su zakonske odrednice za razvrstavanje morskih luka, pokrenut je postupak pretvorbe i dodijeljena je koncesija po načelu prvenstvene koncesije. U okviru postojećeg Pomorskog zakonika i Zakona o morskim lukama teško je pronaći (strane) investitore jer:

- prvenstvena koncesija zahtijeva da Luka Rijeka d.d. posluje na komercijalnoj osnovi iako njena vlasnička struktura odražava sve karakteristike poludržavne tvrtke,
- u privatizaciji Luke Rijeka d.d. planira se razbijanje prvenstvene koncesije na tzv. tvrtke-kćeri u kojima Luka Rijeka d.d. zadržava kontrolni udio,
- prvenstvena koncesija regulira vlasništvo nad većom prekrcajnom opremom (fiksne obalne dizalice) i lučkom nadgradnjom (kao državno),
- zakonskom regulativom trebalo bi ispraviti propuste učinjene prilikom provođenja procesa pretvorbe u Luci Rijeka d.d. kako bi se povratom dijela nekretnina u njezino vlasništvo uspostavila tvrtka zdrave kapitalne strukture.

#### 4.4. Zbrinjavanje radnika – socijalni program Luke Rijeka d.d.

##### *Labour redundancy - the Port of Rijeka social programme*

Uz međunarodnu tehničku pomoć, a kao dio pripremnih aktivnosti „Rijeka Gateway projekta“, Luka Rijeka izradila je poslovni plan koji pruža okvir za inicijativu restrukturiranja. Poslovni plan uključuje:

- SWOT-analizu,
- predložene promjene i procjene očekivanih operativnih, organizacijskih i financijskih efekata,
- restrukturiranje radne snage,
- obuku zaposlenika, kako bi se poboljšale vještine rukovoditelja i radnika,
- poboljšanja u načinu pružanja lučkih usluga,
- smanjenje troškova i poboljšanje ukupnog rezultata lučkog poslovanja.

Podjelom terminala na tvrtke nasljednice pretpostavlja se da će svaka tvrtka nasljednica biti zasebni operater.

Socijalni program čine dvije faze i osnovna mu je zadaća da, na socijalno odgovoran način, broj zaposlenih uskladi s poslovnim planom. Isplatu otpremnina u iznosu od 7,5 milijuna USD financira Svjetska banka.

Zaključno sa 16. veljače 2005. u prvoj fazi socijalnog programa zbrinjavanja obuhvaćeno je 345 radnika.

Stručnu pomoć radnicima Luke Rijeka d.d. za vrijeme procesa restrukturiranja pruža CPPP - CENTAR ZA POTPORU POSLOVNIM PROMJENAMA ili „Mobility Center“, koji je službeno počeo s radom 26. siječnja 2004. Troškove rada zajednički snose Luka Rijeka d.d., Hrvatski zavod za zapošljavanje i Program EU CARDS 2001.

#### 5. Potreba suradnje luka sjevernog Jadrana

##### *Cooperation between the North Adriatic Ports*

Aktualna situacija na europskoj prometnoj sceni nametnula je proteklih nekoliko godina potrebu intenziviranja međusobne suradnje luka sjevernog Jadrana poradi afirmacije sjevernojadranskog pomorskog smjera.

Prvi poticaji razvoju luka Trst, Kopar i Rijeka kroz međusobnu suradnju pojavili su se još 1980. zajedničkim organiziranjem savjetovanja pod nazivom „Transadria“. Novi poticaj razvoju pomorskog prometa sjevernojadranskih luka dala je Međunarodna konferencija „EU i prekogranična gospodarska suradnja“, s posebnim osvrtom na suradnju sjevernojadranskih luka. Održana je 1998. u Portorožu. Osnovni su joj zaključci bili:

- prometna uloga sjevernojadranskih luka smanjuje se na tržištu lučkih usluga,

- u okruženju prometnog smjera jačaju konkurentni koji ugrožavaju budućnost sjevernojadranskih luka,
- geoprometni položaj nudi sjevernojadranskim lukama veće šanse nego je njihova trenutna uloga,
- novi kontejnerski terminal u Gioia Tauro bilježi godišnji porast prometa od oko 100%,
- sjevernojadranska regija uklapa se u razvojnu orijentaciju Europske unije.

Projektom **Northern Adriatic Ports Area Network (NAPAN)** utvrđena su osnovna načela:

- odmak od individualne poslovne politike i afirmacija međusobne suradnje,
- prihvaćanje i poštovanje načela pozitivne konkurencije bez bilo kakvog oblika dampinga,
- veća specijalizacija u lukama i podizanje konkurentne sposobnosti u odnosu prema sjevernoeuropskim lukama,
- opsežne mjere racionalizacije troškova,
- utvrđivanje zajedničke strategije gradnje prometne infrastrukture,
- bolja tehnička opremljenost lučkih terminala i uvođenje suvremenoga logističkog sustava,
- usklađivanje pomorskih, kopnenih i carinskih tarifa,
- potpora organizaciji *feeder-servisa*.

Luka Rijeka aktivni je sudionik u radu gotovo svih dosadašnjih konferencija NAPAN-a.

Potreba koordiniranog pristupa sudionika realizaciji prometne usluge zahtijeva aktivno sudjelovanje Ministarstva i svih prometnih subjekata (Luke, željeznice, špeditera, agenata, Ploputa i dr.), koji trebaju usklađenim pristupom pridonijeti većoj konkurentnosti riječkog prometnog smjera, ponajprije poboljšanjem kvalitete, brzine i cijene prometne usluge.

## 6. Značaj luka posebne namjene u prometnom i gospodarskom razvitku Primorsko-goranske županije

### *Importance of special purpose ports within Primorje – Gorski kotar County transport and economic development*

Zakonom o morskim lukama morske su luke razvrstane na: luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene. Prema značaju, luke za posebne namjene razvrstane su na: luke od značenja za RH i luke županijskog značaja. Luka posebne namjene je morska luka koja je u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luka nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska

luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka). Upravljanje lukom posebne namjene povjereno je nositelju koncesije. Na području Primorsko-goranske županije luke za posebne namjene su:

- industrijske luke (naftni terminal u Omišlju),
- brodogradilišne luke („3. maj“, „Viktor Lenac“, „Mali Lošinj“ i „Kraljevica“),
- luka Kovčanje u Malom Lošnju (vojna luka i luka za potrebe tijela unutarnjih poslova),
- luke nautičkog turizma: a) postojeće - Ičići, Punat, Cres, Mali Lošinj i Supetarska Draga, b) planirane - Rijeka-Delta, Bakar, Crikvenica, Novi Vinodolski, Krk, Zala (Stara Baška), Nerezine i Torunza,
- sportske luke (Lovran, Ika, Ičići, Opatija, Kantrida, 3. maj, Mrtvi kanal, Pećine, Kostrena i dr.),
- ribarske luke (planirana luka u lučici Torpedo).

Davatelj koncesije lukama posebne namjene županijskog značaja je županijsko poglavarstvo. Koncesijska naknada prihod je županije u djelokrugu koje je određena luka posebne namjene. U okviru „Rijeka Gateway Projekta“ dio planiranih investicija određen je za izgradnju putničkog terminala i marine duž riječkog lukobrana (na području sadašnje teretne luke - područje Porto Baroša i južni dio Delte). Upravljanje novim putničkim terminalom ostaje u ovlasti Lučke uprave Rijeka, a ostvareni prihodi bit će usmjereni na vraćanje kreditnih obveza po osnovi „Rijeka Gateway Projekta“.

## 7. Ocjena stanja i tendencija razvitka morskog brodarstva u Primorsko-goranskoj županiji

### *Evaluation and development tendencies of maritime shipping industry in Primorje – Gorski kotar County*

Postojeće stanje morskog brodarstva u Republici Hrvatskoj i u PGŽ može se ocijeniti nezadovoljavajućim. Uzroci zaostajanja ove djelatnosti ogledaju se u činjenici što u prošlosti morsko brodarstvo nije imalo tretman strateške gospodarske djelatnosti. Razlozi tomu su brojne objektivne i subjektivne okolnosti. Posebno je nezadovoljavajuće stanje u linijskom teretnom brodarstvu. Rat na području Hrvatske, pad vozarina, globalizacijsko restrukturiranje linijskog brodarstva, gubici u poslovanju i skretanje robnih tokova u sigurnije susjedne luke (Trst i Kopar) bili su samo neki od razloga propasti najvećeg hrvatskog linijskog brodarstva «Croatia Line».

Problemi u linijskom brodarstvu negativno su se odrazili na promet riječke luke, koja u tom razdoblju bilježi značajan pad prometa. Taj negativni trend pokušao se zaustaviti uvođenjem «Feeder servisa» brodovima Lošinjske plovidbe početkom 1999., što se pokazalo dobrim rješenjem. U PGŽ danas posluju svega 3 brodarstva,

i to teretni brodar «Lošinjska plovidba - Brodarstvo» d.d., državni putnički linijski brodar «Jadrolinija» i «Jadranski pomorski servis» d.d., čija flota obavlja usluge tegljenja u lučkim bazenima. Udio brodara Primorsko-goranske županije u ukupnom kapacitetu hrvatskoga morskog brodarstva prikazan je u tablici 4.

Tri brodara Primorsko-goranske županije raspolažu flotom od 86 plovnih jedinica (od ukupno 187 brodova svih članica Mare nostruma). Ukupna im je zapremina 191.611 GT i 120.095 DWT, a nosivost 2.322 TEU, 3.180 vozila i 24.284 putnika. U zbirnom kapacitetu brodova članica Mare nostruma koncem 2004. tri spomenute kompanije sudjelovale su s 12,1% GT i 4,8% DWT, u nosivosti kontejnera s 20,5%, vozila 89,3% i putnika 88,9%. Brodari PGŽ zapošljavaju ukupno 2.265 djelatnika, od čega je 1.756 pomoraca.

Tendencije razvitka morskog brodarstva PGŽ mogu se ponajprije sagledati u potrebi daljnjeg poticanja razvitka "Feeder-servisa" Lošinjske plovidbe uspostavljenoga na relaciji Rijeka – Ploče – Malta - Gioia Tauro. Prvi korisnik usluga ovog servisa bio je Hapag-Lloyd, a poslije su mu se pridružili i drugi svjetski brodari (ZIM LINE, CMA-CGM i dr.) koji svoje terete usmjeravaju na ovaj servis. Osim kontejnerskog prijevoza potrebno je poticati i razvijati putničko brodarstvo, posebno obnovu flote i nabavu novih plovnih jedinica za državnog brodarka "Jadroliniju", kojoj flota ima iznimno veliku važnost u povezivanju obale i otoka te razvitku turizma. Važnu ulogu imat će i poticaji transversalnim brodskim RO-RO linijama između Hrvatske i Italije.

**Tablica 4. Udio brodara Primorsko-goranske županije i zbirni prikaz kapaciteta hrvatskih brodara 31.12.2004.**

**Table 4. Participation of the Primorje – Gorski kotar County companies as compared to Croatian shipping companies summarized figures 31.12.2004.**

Red broj	Naziv brodarkog poduzeća	Broj brodova	GT	DWT	TEU	Broj putnika	Broj vozila	KW	% udjela u GT DWT	
1.	TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	16	577.617	1.027.728	0	0	0	139.538	36,3	41,3
2.	ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	20	459.825	804.249	2.288	0	0	135.261	29	32,3
3.	JADROPLOV d.d.	7	164.659	253.396	4.599	0	0	69.996	10,4	10,2
4.	ULJANIK PLOVIDBA d.d.	6	117.166	188.544	1.844	300	0	46.270	7,36	7,5
5.	JADROLINIJA	53	91.257	6.493	0	23.964	3.130	121.969	5,7	0,3
6.	LOŠINJSKA PLOVIDBA BRODARSTVO	13	85.720	96.334	2.322	320	50	49.395	5,4	3,87
7.	BRODOSPLIT PLOVIDBA d.o.o.	1	30.770	45.467	0	0	0	10.846	1,9	1,85
8.	BRODOSPAS d.d.	26	17.775	19.595	0	50	0	64.548	1,12	0,8
9.	JADRANSKI POMORSKI SERVIS d.d.	20	14.634	17.268	0	0	0	28.948	0,92	0,7
10.	MEDITERANSKA PLOVIDBA d.d.	5	11.310	11.000	250	744	80	10.614	0,7	0,44
11.	SPLITSKA PLOVIDBA d.d.	7	11.253	16.463	0	0	0	8.077	0,7	0,66
12.	SEM MARINA d.d.	6	5.408	0	0	1.283	140	10.151	0,34	0
13.	BRODOGRADILIŠTE CRES d.d.	2	1.343	1.990	0	0	0	1.132	0,08	0,08
14.	RAPSKA PLOVIDBA d.d.	5	1.218	0	0	668	160	3.192	0,08	0
	<b>UKUPNO NA DAN 31.12.2004.</b>	<b>187</b>	<b>1.589.955</b>	<b>2.488.527</b>	<b>11.303</b>	<b>27.329</b>	<b>3.560</b>	<b>699.937</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	<b>UKUPNO NA DAN 31.12.2003.</b>	<b>184</b>	<b>1.525.579</b>	<b>2.374.291</b>	<b>11.303</b>	<b>24.592</b>	<b>2.940</b>	<b>676.891</b>		

Izvor: Mare Nostrum – Udruga hrvatskih brodara u međunarodnoj pomorskoj plovidbi, Zagreb, 2005.  
Source: Mare Nostrum – Croatian Shipowner's Association, Zagreb, 2005.



## 7.1. Značaj i uloga teretnog brodarstva

### *Importance and role of cargo shipping*

Morsko teretno brodarstvo je važna komponenta u pomorskom sustavu matične zemlje, ali je i ključan čimbenik globalizacijskih i integracijskih procesa.<sup>4</sup> Obuhvaća djelatnosti različitih tehničko-tehnoloških, ekonomskih i pravnih obilježja, između kojih postoji tijesna međusobna uvjetovanost, što treba uzeti u obzir kad se definiraju razvojni ciljevi i mjere. Multiplikativni efekti razvijenog teretnog brodarstva najbolje se ogledaju na primjeru nekad snažnog riječkog brodarstva, što se pozitivno odražavalo na zapošljavanje i razvoj brojnih gospodarskih djelatnosti (brodogradnje, prateće industrije, luke, agenata, špeditera, kopnenih prijevoznika i dr.).

Redoviti dolasci linijskih teretnih brodara u riječku luku bitno mogu pridonijeti revitalizaciji riječkog prometnog smjera, jer kada je brod u luci, promet i dobit ostvaruju i: željeznica, cestovni prijevoznici, piloti, remorkeri, lučke službe, agenti, špediteri, opskrbljivači, sanitarne službe, remontna brodogradilišta i dr. Jednom riječju, kada raste promet, raste i ukupna gospodarska aktivnost. Na svaki dolar koji država uloži kao subvenciju u linijskog teretnog brodarka, ukupni rast prihoda svih sudionika na prometnom smjeru je prema iskustvu oko sedam puta veći.

## 7.2. Značaj i uloga putničkog linijskog brodarstva

### *Importance and role of passenger liner shipping*

Uloga putničkog linijskog brodarstva za pomorsku zemlju kao što je Hrvatska, s kopnenim obalnim područjem od 1.778 km i otočnim obalnim područjem od 4.012 km, sa 66 nastanjenih i 652 nenastanjenih otoka, na kojem živi 25% stanovništva - iznimno je važna. To se ponajprije ogleda u boljem povezivanju otoka s kopnom, u dužobalnom povezivanju obalnih područja, u poticanju razvoja turizma i razvoju otoka. Kvaliteta pristupnih cesta do trajektnih pristaništa bitan je čimbenik za protočnost prometa, te udobnost i sigurnost putnika na brodskim i trajektnim linijama. Zastarjela lučka i pristanišna infrastruktura često uvjetuju uporabu manjih brodova, a to može postati jedan od ograničavajućih čimbenika u kvaliteti i razvoju linijskog putničkog brodarstva. Većinu nerentabilnih linija održava nacionalni brodar „Jadrolinije“ sa sjedištem u Rijeci. Osim „Jadrolinije“ na hrvatskom dijelu Jadrana prijevoz putnika i vozila obavljaju i drugi prijevoznici (SEM Maritime Company i dr.). Tržište putničkog linijskog brodarstva danas karakterizira veći ili manji stupanj konkurencije koji je pozicioniran između dva krajnja rješenja: potpune liberalizacije tržišta i monopola. Budući da uz „Jadrolinije“ u Hrvatskoj organiziranu djelatnost linijske plovidbe obavlja još desetak prijevoznika, ne može se govoriti o isključivom monopolu jednog brodarka. Drugo je pitanje - kakva je vrsta ili tip tržišta, razmatrajući svaku pojedinu liniju na

kojoj je organiziran javni linijski prijevoz. Treće je pitanje - koji su danas uzroci prosječne godišnje veoma niske popunjenosti kapaciteta i je li ona i u kolikoj mjeri uzrok nerentabilnosti poslovanja „Jadrolinije“?

Važno je istaknuti da je još 1992. tadašnje Ministarstvo pomorstva, prometa i veza započelo raspisivati koncesijski natječaj za održavanje linijskog prijevoza i subvencionirati nerentabilne linije. S obzirom na to da se prodajne cijene (tarife) ne formiraju autonomno i monopolno, aktualizira se pitanje „konkurencije“ i „monopola“ „Jadrolinije“ u uvjetima gdje postoji smanjena tržišna motiviranost potencijalno novih brodara. Bitno je pitanje bi li se potpunom liberalizacijom tržišta i razbijanjem monopola državnog brodarka (te privatizacijom) povećala učinkovitost gospodarskih resursa i kapitala uloženoga u „Jadroliniju“, i što bi se dogodilo ako se prodaju postojeći resursi. Ako se ne bi postigla konkurentnost, tada je dvojbeno koji su motivi isključive «liberalizacije tržišta» linijskog putničkog brodarstva?

Temeljne odrednice razvitka putničke linijske plovidbe utvrđene su Nacionalnim programom razvitka otoka, Zakonom o otocima i Zakonom o javnom prijevozu u linijskom pomorskom prometu. Skrb o zaštiti državnog kapitala uloženoga u «Jadroliniju» našla je svoj izraz i u posebnom Zakonu o Jadroliniji. Zajedničke značajke i razlozi osnivanja «Jadrolinije» bili su slični poticajnim mjerama javnih poduzeća u razvijenim zemljama. Ulaganja u razvoj trajektnih linija u razvijenim pomorskim zemljama tretiraju se s istom važnošću kao i izgradnja i nastavak cestovnih prometnica. Trajekt se obično smatra nastavkom ceste, pa se često i financira kao komponenta koordinacije i integracije cestovnog sustava («plava magistrala»). Primjer Grčke i Italije govori u prilog potrebi da se u pregovorima s EU ovaj problem posebno razmatra, te da se postignu rješenja koja će zaštititi interese domaćeg linijskog brodarka.

## 7.3. Značaj i uloga «Jadrolinije» u povezivanju obale i otoka

### *Importance and role of «Jadrolinija» in linking islands with the mainland*

Putnički linijski brodar «Jadrolinija» raspolaže flotom od 53 broda, ukupne nosivosti od 3.130 vozila i 23.964 putnika. Flota se sastoji od 6 RO-RO putničkih brodova za kratku međunarodnu plovidbu, 35 RO-RO brodova u nacionalnoj plovidbi, 6 putničkih i 6 brzih putničkih brodova. Započetom realizacijom Programa obnove i razvitka putničke flote u razdoblju 2004.-2008. godine restrukturirat će se i osuvremeniti flota, te smanjiti njezina dob u granicama europskog prosjeka. Osnova obnove i razvoja je gradnja novih brodova, i to u domaćim brodogradilištima.

U 2004. brodovima «Jadrolinije» ukupno je prevezeno 8.140.000 putnika i 2.153.598 vozila. U «Jadroliniji» svoja primanja ostvaruje 1.789 zaposlenika, pri čemu je 1.401 pomorac i 388 zaposlenih na kopnu. U prijevoznim učincima i u prometno-organizacijskom smislu «Jadrolinija» je uspješno ispunila očekivanja u prošloj godini.

<sup>4</sup> Č. Dundović, *Pomorski sustav i pomorska politika*, sveučilišni udžbenik, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003, str. 69.

Preko velikih europskih turoperatora i njihovih agenata proširena je i organizirana prodajna mreža u cijeloj Europi, nadasve u emitivnim i za Hrvatsku važnim turističkim zemljama.

## 8. Međuovisnost razvitka morskog brodarstva i Luke Rijeka

### *Interdependence between the development of maritime shipping industry and the Port of Rijeka*

Linijski je brod nositelj prijevoza na relaciji između nacionalne i međunarodne luke. Hrvatski brodari održavaju pretežno pomorskoprijevozne usluge između stranih luka. U funkciji nacionalne prekomorske razmjene dominira područje Jadrana i Sredozemlja (Lošinjska plovidba). Nakon raspada "Croatia Linea" riječka je luka ostala bez važnog nacionalnog linijskog broдача. Situacija u brodarstvu odrazila se na položaj riječke luke u međunarodnoj trgovinskoj razmjeni, ali i na hrvatsku vanjsku trgovinu, koja je izgubila "uslugu hrvatskog broдача preko nacionalne luke" i dijelom se i danas odvija preko konkurentnih smjerova. Zajedničkim projektom Vlade RH, Ministarstva pomorstva, prometa i veza, Lučke uprave Rijeka, Lošinjske plovidbe, HŽ-a i Luke Rijeka d.d. pokrenut je 1999. g. *feeder*-servis iz riječke luke do luke Gioia Tauro. Redovitom tjednom *feeder*-linijom Rijeka – Malta - Gioia Tauro riječka se luka uključila u kontejnerski sustav Mediterana. Veću mogućnost dolaska stranih broдача riječka je luka ostvarila modernizacijom kontejnerskog terminala. U okviru investicijskog projekta Lučke uprave Rijeka i korejske korporacije Samsung, a pod okriljem međudržavnog ugovora južnokorejske i hrvatske Vlade, riječkoj je luci isporučena oprema vrijedna 33,5 milijuna USD. Modernizacija kontejnerskog terminala je utjecala i na sve veći interes stranih broдача i vodećih operatera kontejnerskog prometa. Svjetski megabrodari održavaju iz riječke luke redovite tjedne brodske linije do Mediterana, Bliskog i Dalekog istoka. Angažiranje inozemnih broдача za prijevoz hrvatske robe i prekomorsku razmjenu roba znači gubitak nacionalnog dohotka, ali utječe i na nacionalne luke koje se u oštroj konkurenciji sjevernojadranskih luka moraju izboriti za povjerenje stranih broдача.

## 9. Tendencije u razvoju pomorskih djelatnosti i mjere državne pomorske i prometne politike

### *Development tendencies and government measures to be applied in maritime industry*

Morsko brodarstvo, s obzirom na područje djelovanja, raznovrsnost prijevoza dobara, vozila i ljudi, mogući utjecaj na nacionalno gospodarstvo i vanjskotrgovinsku razmjenu, gospodarska je djelatnost koja zahtijeva posebnu skrb državne gospodarske, pomorske i prometne politike. Temeljno polazište za definiranje ciljeva i mjera jesu razrađena i konzistentna zakonska rješenja koja, s jedne strane, otvaraju mogućnost

valoriziranja mora i priobalja, a, s druge strane, osiguravaju zaštitu tog prirodnog fenomena i gospodarskog resursa.

**Pomorske djelatnosti u gospodarskom sustavu Hrvatske trebale bi biti okosnica razvitku nacionalnoga gospodarstva, pa zahtijevaju posebnu pozornost pri definiranju strateških ciljeva uspješnog integriranja Hrvatske u europske i svjetske prometne i gospodarske tokove.<sup>5</sup>**

Ostvarivanje mjera poradi revitalizacije pomorskog gospodarstva dugoročan je i složen proces, koji zahtijeva:

- definiranje jasne i realne pomorske i prometne politike,
- određivanje prioriteta unutar cjelovitog pomorskog i prometnog sustava zemlje,
- usklađivanje potrebnih zakonskih rješenja i koordiniranih mjera različitih prometnih, pomorskih i turističkih djelatnosti,
- tehnološku i informacijsku modernizaciju u skladu sa svjetskim trendovima,
- izradu transparentnog i fleksibilnog modela prilagođavanja aktualnim trendovima svjetskog pomorskog tržišta i prometnih koridora.

U Primorsko-goranskoj županiji i Luci Rijeka potrebno je intenzivirati aktivnosti na privlačenju roba i putnika iz srednjoeuropskog, podunavskog i zapadnoeuropskog prostora. Te aktivnosti moraju obuhvatiti sve sudionike u integralnom, multimodalnom i kombiniranom transportu.

## 10. Zaključak

### *Conclusion*

Analizom postojećeg stanja morskih luka i morskog brodarstva u Primorsko-goranskoj županiji može se konstatirati tehnološka zastarjelost, smanjenje kapaciteta i stagnacija te izostanak sustavnog pristupa u funkcioniranju i razvoju tih značajnih pomorskih djelatnosti. Transformacija i pretvorba morskih luka, posebice Luke Rijeka d.d., nije dala očekivane rezultate. Novi ustroj luka sukladno Zakonu o morskim lukama tek treba osigurati povratak prometa na stanje prije petnaestak godina. Utjecaj lokalne samouprave na funkcioniranje i razvoj riječke luke nije bio poticajan u zadnjih desetak godina. Konkurentne luke sjevernog Jadrana imaju stalan trend razvoja i povećanja prometa, što dodatno opterećuje položaj riječke luke. "Rijeka Gateway Project" svojom cestovnom i lučkom komponentom treba osigurati tehnološku modernizaciju i bolju povezanost riječke luke sa zaleđem u sljedećem razdoblju. Usklađenost projekata Grada i luke ima posebno značenje za razvoj Rijeke u budućnosti. To znači da bi sve komponente Gateway-projekta trebale biti

<sup>5</sup> Strategija razvitka Republike Hrvatske – Hrvatska u 21. stoljeću – Pomorstvo, Ured za strategiju razvitka RH, Zagreb, 2001, str. 4.

na vrijeme i uspješno realizirane. Bez realizacije svih komponenata neće se moći ostvariti i sve planirano.

Pretvorba i privatizacija brodarskih tvrtki u Primorsko-goranskoj županiji u posljednjih desetak godina negativno je utjecala na poslovanje i razvoj morskog brodarstva. Poduzeća morskog brodarstva su propala ili stagniraju. Jedini pozitivni primjer je *feeder-servis* Lošinjske plovidbe, koji ima određeno značenje za razvitak kontejnerskog prometa riječke luke. Putničko linijsko brodarstvo s glavnim predstavnikom „Jadrolinijom“ Rijeka već godinama zahtijeva jasnu koncepciju razvoja u funkciji uspješnog povezivanja otoka i hrvatskih gradova na jadranskoj obali. Međutim, sustavna i cjelovita koncepcija razvoja još uvijek nije definirana, što bi moglo izazvati nekontrolirano rastakanje toga značajnog hrvatskog pomorskog broдача. Usklađivanje međuovisnosti razvitka riječkoga morskog brodarstva i Luke Rijeka, uz koordinaciju svih sudionika na prometnom smjeru s ciljem postizanja brze, učinkovite i kvalitetne usluge, jedan je od prioriteta ciljeva koji će u budućnosti determinirati veću konkurentnost riječkoga prometnog usmjerenja.

## Literatura

### References

Č. Dundović, *Pomorski sustav i pomorska politika*, sveučilišni udžbenik, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2003.

Č. Dundović, D. Rudić, „Smjernice i dinamika prilagođavanja hrvatskog morskog brodarstva uvjetima svjetskog pomorskog tržišta“, *Naše more*, 48(2001), br. 5-6.

Č. Dundović, D. Rudić, „Compatibility of Croatian and European Port Policies – Prerequisites and Measures for Successful Development of Croatian Port System“, *Naše more*, 49(2002), br. 1-2.

Č. Dundović, D. Rudić, „Croatian Sea Ports – Main Logistical Points of Croatian Transportation System“, *Promet*, vol. 14, br. 5, 2002.

Č. Dundović, „Koncipiranje lučke politike – temeljna pretpostavka razvitka hrvatskog lučkog sustava“, *Pomorstvo*, god. 15, Rijeka, 2001.

*Strategija prometnog razvitka Hrvatske* / Č. Dundović glavni urednik, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH, Zagreb, 1999.

Statistički podaci Lučke uprave Rijeka i Luka Rijeka d.d.

Rukopis primljen: 30.5.2005.

